

”Siellä missä on näin paljon hiekkaa, ei kukaan voi potkaista tyhjää”

Saapuessamme Ateenan lentokentälle noin kaksikymmentä kilometriä keskustasta pohjoiseen se oli ahdettu täyteen hävittäjä-, syöksypommitus- ja pommitusrykmenttejä, sillä niillä oli vielä yksi ratkaisematon ongelma: Kreetta. Niin väitettiin myös normaaleissa hevosmiesten jutuissa; meidän laivueemme oli kuulemma tuotu tänne saaren valtausta varten, ja pian osoittautuikin, etteivät huhumyllyn pyörittäjät olleet arvauksineen ihan pielessä. Aluksi ei lentävällä henkilökunnalla ollut paljoakaan tekemistä. Ensimmäiset päivät etelässä kuuluivat taisteluvälmiuden palauttamisessa; me käytimme tilaisuutta hyväksemme ja vierailimme Akropolis-kukkulalla sekä muilla historiallisilla paikoilla, jotka tähän asti olivat olleet tuttuja vain koulutunneilta. Keskustan lukuisat kengänkiillottajat olivat jo sopeutuneet uuteen asiakaskuntaan: ”Extrahyvä Stuka-kiillotus” kovaäänisesti tarjottuna toi huippukiillon pikkurahalla... Mekaanikkoni Martin Stiglmaier, maanläheinen yläbaijerilainen Dachausta, sai M8+DM:n pian taas tiptopkuntoon pitkän matkan jäljiltä.

Sen huomasi valitettavasti myös lentueenpäällikkömme. ”Minun myllyni on loppu, Drewes”, julisti hän eräänä päivänä hyvin itsevarmasti, ”minun on valitettavasti vaihdettava se teidän koneeseen.” Siihen ei auttanut kiukuttelu, jonka vaivoin sain tukahdutettua.

Stiglmaier kuuli pian Hobeinin mekaanikolta, millainen vika oli kyseessä – mutta mistä saataisiin varaosia, joilla raihmainen raskashävittäjä saataisiin jälleen lentokuntoon? Lennonjohdosta sain ratkaisevan vihjeen: kaikki tiesivät Argokselle Peloponnesoksella pakkolaskun tehneestä ZG 26:n Bf 110:stä. Yksi tai kaksi puhelinsoittoa ja asia varmistui: kaikki mitä tarvittiin, oli toimintakuntoisena siinä koneessa. Hankin itseni ja Stiglmaierin käyttöön Focke-Wulf Fw 58 Weihe, jolla pääsimme Argokselle, ja sieltä saimme sivuvaunumoottoripyörän ajaaksemme pakkolaskupaikalle. Hyvin ilahtuneena mekaanikkoni irrotti tarvittavat osat. Pyörän selkään ja Argokselle, takaisin Weiheen – takaisin mahtavassa säässä melkein merenpinnassa Korintin niemimaan yli. Mikä kokemus! Tunti paluumme jälkeen oli uusi lentokoneemme jälleen toimintavalmiina. Viimeinen käynti komentopaikalla ja bussilla majapaikkaan, kentän ja kaupungin välissä sijaitsevaan hotelliin, katsomaan mitä ilta toisi tullessaan. ”Lähdemme aamulla varhain hiukka kauemmas kuin yleensä”, kertoi Hobein matkan aikana, ”herätys kello viideltä. Ja ottakaa kaikki kamanne mukaan.”

Jassoo, kaikki kamat – eihän niitä ollut paljoakaan, mutta: se merkitsi siirtoa.

Minne? Lähtövalmiuteen oli käsketty jo muutama päivä sitten, mutta iltapäivät lentokentällä eivät olleet mitenkään viitanneet lähtöön; kaikki oli ollut rauhallista. Nyt Hobein väisti kaikki kysymykset. Kreetalle? Tuskin sentään. Ensimmäisen lennon sinne olisimme varmasti joutuneet tekemään ilman tavaroitamme, kunnes englantilaisilta kesävierailta olisi vapautunut huoneita... Valtava huhumylly pyöri.

Seuraavana aamunakaan ei lentueenpäällikkömme paljastanut tulevaa tehtäväämme. Ajoimme Tatoiin ja seisontapaikallani oli Bf 110 – mutta ei se ollut minun morsiameni; se ei voinut olla! Ilmavoimien harmaanvihreän suojamaalauksen sijasta, mikä sillä vielä eilen oli ollut, oli se nyt ruiskutettu melkein kokonaan hiekanruskealla, hainhampaat olivat vielä tallella, mutta palkkiristien tilalla oli nyt aivan vieraat tunnuksset. Tasakylkiset vihreät kolmiot oli ympäröity mustalla, ja jollain tapaa tyylytelty punainen kahdeksikko keskellä. Siipien alle oli ripustettu kaksi pulleaa 900 litran lisäpolttoainesäiliötä, joilla lentomatka pidentyi huomattavasti, mutta joiden kanssa ei kannattanut ryhtyä ilmataisteluun. Tulisimmeko laskeutumaan jonnekin Afrikkaan? Ja miksi vain me? Jabsin ja Borchersin lentueiden 110:t seisoivat paikoillaan entisellään.

Perehdytys komentopaikalla jäi niukaksi. Meille kerrottiin, että koneissamme on vieraat tunnuksset erikoistehtävää varten. Mitkä tunnuksset? Mikä erikoistehtävä? Ei vastausta. Sen sijaan jokainen ohjaaja sai käteensä kirjekuoren, jossa oli käsky. Kuoren sai avata vasta matkalentokorkeuden saavutettuaan. Käskynjako: jokainen ottaa mukaan päämekaanikkonsa, jolla pitää olla mukanaan kahdenkymmenen litran kanisteri moottoriöljyä ja käsipumppu, jolla matkan aikana – mikä tarkoitti käytännössä lennon aikana – voitaisiin lisätä moottorien kulutusta voiteluainetta. Sen lisäksi puoli tusinaa vesipulloa, ammuslaatikoita, ja..., ja..., ja... Emme olleet uskoa korviamme. Siipien alla roikkui jo puolitoista ylimääräistä tonnia, ohjaamossa meitä olisi kolme kahden sijasta. Unohtaan jo sen tosiseikan, että parhaimmillaankin puolet näistä varusteista mahtuisi koneisiimme, emme olleet koskaan kokeneet Saksan ilmavoimissa mitään vastaavaa: normaalisti lentokone julistettaisiin lentokelvottomaksi jo silloin kun joku sen pieni peitelevy oli vääntynyt. Ja nyt meidän pitäisi häipyä kuin joukko lentäviä kulureita. Mutta minne, kertoisitteko kiitos?

”Startin jälkeen kokoonnumme 1 000 metrin korkeudessa. Kurssi kaakkoon, kohteena Rodos”, sanoi Hobein, ”siellä yövytään ja seuraavana aamuna jatketaan.” Kenelläkään muulla kuin päälliköllämme ei ollut karttaa tätä salaperäistä siirtolentoa varten, tosin sana ”kartta” saattaa antaa hiukan liian ruusuisen kuvan, ottaen huomioon, että kyse oli yhdestä karttalehdestä mittakaavassa 1 : 2 000 000. Meidän täytyi vain seurata häntä, meni sitten syteen tai saveen. Vajaat pari lentotuntia myöhemmin tuli italialaisten miehittämä saari näkyviin. Laskeuduimme Gaduraan, joka oli pienen nenäliinan kokoinen lentokenttä aivan rannikolla. Merkillistä: siellä oli myös muutamia Ju 52:ia samoilla tunnuksilla ja väreillä, mitä meillekin oli lupia kyselemättä maalattu. Hobein ilmoittautui erälle ilma-



Radistin paikka Bf 110:ssä. Lennolla Irakiin tähän tilaan piti suloa lisäksi mekaanikko, öljytankki käsipumpulla varustettuna ja paljon muita varusteita.



Ateena, 14. toukokuuta 1941. Satakympeihin oli yhtäkkiä ilmestynyt vieraat kansallisuustunnukset. Keskellä suikka päässä on luutnantti Franz Eisenach.



Huonosti naamioituna. Martin Drewesillä (vasemmalla) ja ylivääpeli Adolf Brandstetterilä on irakilaiset ohjaajansiivet saksalaisissa tropiikkiunivormuissa.

voimien everstille, joka näytti odottavan meitä – edestä kaljuuntunut, neljän- ja viidenkymmenen välillä, maailmansodassa hankittu rautaristi, hävittäjälentosolki. Ammattimies joka tapauksessa. Muutenkin mies teki luottamusta herättävän vaikutuksen.

Nyt sumu hälveni. Osoittautui, että eversti Werner Junck oli nimeään kantavan ilmavoimien erityiskomennuskunnan johtaja ja että osaston oli tarkoitus toimia Irakissa.¹⁸ Lentueemme 4./ZG 76 oli alistettu hänelle tästä hetkestä alkaen. Meidän lisäksemme hänen yksikkönsä kuului kolme Bf 110 -konetta ZG 26:sta ja viisi kapteeni Helmut Schwanhäuserin komennossa ollutta kaksimoottorista Heinkel He 111 -pommittajaa Pommitusrykmentti (Kampfgeschwader, KG) 4:n neljännestä lentueesta. Hänen tehtävänsä oli antaa ilmatukea irakilaisille maajoukoille taistelussa entistä brittien mandaattihallintoa vastaan. Britit yrittivät nimittäin kaataa asevoimin Rašid Ali al-Kailanin hallintoa, joka oli tullut laillisesti valtaan keväällä eikä mitenkään pyrkinyt salaamaan sitä, että he halusivat saada englantilaiset ulos maasta. Englantilaiset olivat olleet Irakissa melkein kaksi vuosikymmentä, ensin Kansainliiton toimesta, myöhemmin enemmän tai vähemmän oman käden oikeudella. Heillä oli siellä sotilastukikohtia, ja he näkivät maan strategisena panttina, koska heidät oli sekä ajettu pois Kreikasta että he olivat joutuneet Pohjois-Afrikassa puolustuskannalle Saksaa ja Italiaa vastaan. Niin kauan kuin he voisivat toimia Irakissa mielensä mukaan, oli olemassa mahdollisuus siirtää joukkoja Intiasta Egyptiin saakka. Sen lisäksi maan öljyvarat voisivat hyödyttää brittien sodankäyntiä. Rašid Alin hallinto tukeutui kuitenkin akselivaltoihin, joille ei tällä alueella – mikäli se Churchillistä riippui – pitäisi missään tapauksessa antaa mahdollisuutta saada jalkaa oven väliin.

Toukokuun toisesta päivästä alkaen britit kävivät Irakissa sotaa. Kymmenen päivää myöhemmin Irakin ilmavoimat – kokonaista 56 lentokonetta, tuhat miestä, ei ilmatorjunta-aseita – oli tuhottu. Koko arabimaailman tukema Rašid Ali oli kääntynyt avunpyyntöineen Saksan ja Italian puoleen. Mussolini ja Hitler reagoivat kumpikin tavallaan. Il Duce nyökkäsi ymmärtäväisesti, mutta ei tehnyt mitään. Kaikkien aikojen suurin sotapäällikkö lähetti jopa seitsemäntoista lentokoneen vaikuttavan sotajoukon. Me olimme aivan ihmeissämme. Seitsemätoista saksalaista pommikonetta ja raskasta hävittäjää vastassa oli vähintään kaksisataa Royal Air Forcen lentokonetta, hyvin varustettuja vihollisen maajoukkoja ja huomattavia ilma- ja maavoimien vahvistuksia. Näiden Palestiinasta jo tulos- sa olevien vahvistusten tehtävänä oli avata tie irakilaiden piirittämään brittien Habbaniyyan tukikohtaan. Syytä siihen, että Hitler ei kerta kaikkiaan pystynyt

¹⁸ Junck kirjoitti sodan jälkeen: ”Tapaamisessa 6. toukokuuta 1941 Wildparkissa ilmavoimien esikuntapäällikkö Jeschonnek määräsi alun perin yksikön nimeksi ”Erityiskomennuskunta Irak”, mutta johtoosikunnan päällikön puututtua asiaan se nimettiin ”Erityiskomennuskunta Junckiksi” jotta yksikön tarkoitus ei paljastuisi ennen aikaisesti. Minulle se oli tässä suhteessa erityisen epämiellyttävää, sillä koko roska ei ollut minun järjestämäni eikä minun sotkemani.” Werner Junckin jäämistön perit, BA/MA N 475/1.

antamaan enempää apua, koska joukkojen keskitykset Venäjän sotaretkeä varten olivat jo täydessä vauhdissa, ei tiennyt edes Werner Junck.¹⁹ Ensimmäinen saksalainen uhri oli jo annettu ennen kuin sotaretkemme brittiläistä imperiumia vastaan oli edes kunnolla päässyt käyntiin: majuri Axel von Blomberg, kenraalisotamarsalkan ja Saksan armeijan entisen ylipäällikön poika, oli kaatunut Bagdadin yläpuolella kaksi päivää ennen meidän lähtöämme Ateenasta. Saksan Irakin lähettilään ankarasti painostama ja harhaanjohtama Blomberg oli pyyhkäissyt He 111 -koneellaan matalalla pääkaupungin yli, minkä piti tehdä hyvä vaikutus kaupungin väestöön. Irakilaiset eivät kuitenkaan olleet koskaan nähneet sellaista lentokonetta palkkiristitunnuksineen, joten he luulivat sitä viholliseksi ja avasivat tulen. Blombergiin oli osunut kiväärin luoti, joka osui alaleuan läpi häntä päähän. Yksi hänen takahampaistaan löytyi siivottaessa konetta, jolla hän oli yrittänyt laskeutua ollessaan jo kuolemaisillaan.

Vasta Kolmannen valtakunnan luhistuttua tuli julki Hitlerin suullinen ohje Irakin tukemisesta, mikä oli kuulunut seuraavasti: "...aiheuttaa sankarillisella toiminnalla mahdollisimman paljon meteliä."²⁰ Britannian pääministeri Winston Churchill kirjoitti myöhemmin ihmetellen, että hänen saksalainen vastapelurinsa olisi vain hieman suuremmalla panostuksella saanut vallattua Irakista strategisen avainaseman, jota hän olisi voinut hyödyntää merkittävästi sekä Neuvostoliittoa että Isoa-Britanniaa vastaan niin Lähi-idässä kuin Pohjois-Afrikassakin. Mutta niin ei käynyt. Se olisi merkinnyt Saksan operaatio Barbarossaa varten tehtyjen joukkojenkeskitysten uudelleenjärjestelyä ja lykännyt Venäjän sotaretkien alkua useilla viikoilla, ellei jopa olisi tehnyt sitä kokonaan mahdottomaksi toteuttaa vuoden 1941 aikana.

Heti alusta lähtien emme voineet valittaa metelin puutetta; valitettavasti se ei ollut aina meidän järjestämäämme. Aamulla 15. toukokuuta lentueemme 4./ZG 76 starttasi Rodokselta Syyrian Palmyraan, vaikka meidän olisi pitänyt lentää suoraan Mosuliin. Välilasku, joka oli ennalta suunniteltu siltä varalta, että miehistöt eivät onnistuisi lennon aikana pumpaamaan lisää moottoriöljyä, jotti välittömästi brittien pommitukseen. Onnekseni en ollut silloin maassa, vaan vielä ilmassa, kykenemättä kuitenkaan puuttumaan asiaan. Me olimme nimitäin saaneet ankaran käskyn olla pudottamatta 900 litran lisätankkeja siipiemme alta, koska tulisimme tarvitsemaan niitä joka tapauksessa taistelualueellamme. Niinpä jouduimme antamaan kuin tilauksesta ilmestyneiden brittipommittajien

¹⁹ Werner Junck (28.12.1895–6.8.1976) palveli hävittäjälentäjänä ensimmäisessä maailmansodassa ja 1920-luvulla salaisen saksalais-venäläisen hävittäjälentäjäkoulutuksen johtajana Lipetskissä Venäjällä. Kolmannen valtakunnan aikana hän työskenteli rykmentinkomentajana, päivähävittäjien tarkastajana, hävittäjäjohtajana sekä komentavana kenraalina. Ilmavoimien johdon kanssa syntyneiden näkemyserojen takia hänet erotettiin virastaan 31. joulukuuta 1944.

²⁰ Wilhelm Kohlhaas: *Hitler – Abenteuer im Irak. Ein Erlebnisbericht*, s. 75 (Herder, Freiburg/Basel/Wien 1989) sekä Bernd Philipp Schröder: *Irak 1941*, s. 66, *Einzelchriften zur militärischen Geschichte des Zweiten Weltkriegs*, julkaisija Militärgeschichtlichen Forschungsamt (Rombach, Freiburg 1980).

kalisi ja kolisi yhä uhkaavammin, ja lopulta muutamat luodit porautuivat toiseen moottoriini, joka alkoi saman tien savuttaa. Minun täytyi keskeyttää hyökkäykseäni, sammuttaa moottori ja ottaa hatkat.

Laskeuduttuamme yhdellä moottorilla Stadeen laskimme 45 osumaa. Oli ihme, että Fritz Hrachowina, Schorsch Petz ja minä olimme vielä elossa.

Viikkoa myöhemmin siirryin uuden lentueeni kanssa Kööpenhaminan Kastropiin. Yöhävittäjien maaorganisaatio ei ollut enää pelkästään tiiviisti rannikolle porrastettuna, vaan sitä oli sijoitettu myös syvemmälle sisämaahan siellä, missä vihollinen teki säännöllisesti sisäänlentoja. Ensimmäiseksi suojattiin Reinin ja Ruhrin teollisuusalueet, sitten Saksan keskiosat ja Berliini, sekä lopuksi – tuleva uhka oikein arvioituna – myös Jyllanti ja Tanskan saaret. Niinpä Sjellantiin oli hiljattain rakennettu yöhävittäjäasema Hylje ja Falsteriin asema Laiskiainen, koska täytyi olettaa, että nelimoottoriset tulisivat pian sitä reittiä hyökätäkseen pääkaupunkiin, Peenemünden koalueen kaltaisiin tärkeisiin sotilaallisiin laitoksiin sekä itäisen Saksan alueella sijaitseviin kohteisiin.

Jokainen uusi yöhävittäjäasema täytyi ”lentää sisään”, ja vieläpä tarkkaan määritellyn ohjelman mukaan. Se oli tärkein tehtävämme Hylkeen ja Laiskiaisen alueilla. Ne lennot eivät olleet erityisen jännittäviä. Lennettiin esimerkiksi tasan 1 000 metrin korkeudessa merenpinnan yläpuolella yöhävittäjäalueelle, jolloin molemmat maassa olevat Würzburg-tutkat voitiin tarkentaa. Sitten aseman johtopseeri johdatti koneen tutkien keskipisteen yläpuolelle ja sieltä edelleen kaikkiin pääilmansuuntiin: 90 – 180 – 270 – 360 astetta, joihin lennettäessä kurssi täytyi säilyttää niin tarkasti kuin mahdollista, kunnes maalitteet oli suunnattu. Seuraavaksi siirryttiin porrasta korkeammalle 2 000 metriin, ja niin edelleen. Lopuksi urakka alkoi kokonaan alusta päinvastaisessa järjestyksessä: nyt rajusti liikehtivälle hävittäjälle ilmoitettiin maa-asemalta mitattu kurssi ja korkeus, jotka sitten kompassin ja korkeusmittarin perusteella vahvistettiin tai korjattiin. Se saattoi todellakin olla kokoillan homma.

Eräs sellainen ilta oli myös 14. maaliskuuta 1943. Jälleen kerran olin heti kello 21:n jälkeen ottanut Hrachowinan kanssa – taka-ampuja ei lentänyt mukana sellaisilla mittaustennoilla, vaan ainoastaan sotalennoilla – suunnan Kastropista kohti Hyljettä. Ja jälleen kerran meidän ja maa-aseman välinen monotoninen keskustelu oli alkanut, kun johtopseerin ääni yhtäkkiä muuttui:

”Kuriirikone lännestä. Kapelle nolla-kaksi, lentäkää Caruso kaksi-neljä-nolla.”

”Viktor (ymmärretty).”

Otin tehoja pois voidakseni pudottaa 200 metriä viholliskoneen odotettuun lentokorkeuteen ja kaarsin suuntaan 240 astetta. Eipä aikaakaan, ja hän ilmoitti jälleen itsestään lyhyesti:

”Caruso yksi-kaksi-nolla, pitäkää siinä.”

Yleensä me emme tunteneet maassa olevaa johtopseeria; oli sattumaa kenet kulloinkin kohtasi, mutta me tiesimme, miten he työskentelivät. Yritin projisoida hänen ohjeensa sisäiselle kartalleni, kuten hänkin teki seisossaan Seeburg-pöy-

tänsä ääressä. Samanaikaisesti kaksi Luftwaffen viestijoukkojen naista siirtävät Würzburgista tulevat tiedot siniseksi ja punaiseksi viivaksi pöydälle. Punainen viiva kulki todellakin yöhävittäjäalueemme vasemmasta yläkvadrantista oikealle alas. Sininen viiva oli edellisten minuuttien aikana liikkunut punaisen yläpuolella oikealta ylhäältä vasemmalle alas, kaartoi nyt oikealle ja tulisi ennemmin tai myöhemmin niveltymään punaiseen viivaan. Sininen viiva olin minä. Odottakaa, oli hän pyytänyt. Nopeuteni oli alas tullessa noussut liikaa. Kaasu pois.

”Lisa.”

Vielä kymmenen astetta vasemmalle.

”Etäisyys tuhat, sama kirkontorni (korkeus).”

Nyt sen täytyi olla suoraan edessäni samalla korkeudella kilometrin päässä. Tuolla vasemmalla edessä oli täysin valaistu Malmö. Suoraan edessä oli Trelleborg. Molemmat puolueettoman ulkomaan kaupunkeja. Meidän piti napata se heppu ennen hänen ehtimistään Ruotsin ilmatilaan. Yhtäkkiä näin varjon valaistua taustaa vasten vähän matalammalla. Hyvin tehty, Hylje. Lähestymisesi oli täydellinen.

”Kosketus”, ilmoitin radiolla alas. Lyhyt vahvistus, sitten hän vaikeni. Tästä eteenpäin kaikki oli yksin minun vastuullani.

Halifax. Lentonopeus noin 300 kilomeriä.

Lähestyimme nopeasti. Muutamia minutteja myöhemmin sen osat lojuivat Store Heddingen rannalla Sjellannin saarella. Seitsemän hengen normaalilla miehistöllä – uusiseelantilainen, kaksi kanadalaista ja neljä englantilaista – ei ollut ollut mitään mahdollisuutta hypätä laskuvarjoillaan 200 metrin korkeudesta. Kaksi heistä löydettiin seuraavana päivänä koneen hylystä, kaksi löydettiin hieman myöhemmin Tanskan rannikolle huuhtoutuneena, kaksi päättyi Ruotsin rannikolle, ja heidät haudattiin siellä sotilaallisin kunnianosoituksin. Muista ei ole tähän päivään mennessä löytynyt jälkeäkään. Ei ole tiedossa, montako henkeä koneessa oli. Lento on kirjattu brittien asiakirjoihin ”miinanlasku- ja vakoojankuljetuslennoksi”, ja se oli matkalla hyppykohteeseen Puolassa. Pommituslennoston virallisesta sotapäiväkirjasta siitä ei löydy minkäänlaista merkintää. Englantilaiset historiantutkijat olettavat nykyään, että miehistö kuoli, koska heidän komentajansa eivät olleet osanneet varoittaa heitä uusista saksalaisista yöhävittäjäasemista pohjoisessa.⁴⁶

Pudotukselle tuli ylemmistä portaista paitsi vahvistus, myös moitteet, koska olin muka hyökännyt sen kimppuun Ruotsin yläpuolella. Minulle muistutettiin, että saavuttamani menestys ei ollut missään suhteessa hankaluuksiin, joita nyt aiheutuisi. Itse asiassa Saksan valtakunta toikin suuren osan varusteluteollisuutensa tarvitsemasta malmista puolueettomasta Ruotsista. Olin asiasta eri mieltä, koska silloinhan myös Halifaxin oli täytynyt olla Ruotsin ilmatilassa, mutta kukaan ei lotkauttanut sille korvaansakaan.

⁴⁶Vertaa National Archives AIR 27/956.

”Tästä tulee diplomaattisia seurauksia!” jankutti mies, joka moitti minua viran puolesta.

”Minulle ei”, vastasin tyyneästi. ”Minulle tulee vain yksi viiva peräsimeen.”

Kolme viikkoa myöhemmin yksi miehistöni koki saman kohtalon. Alikersanttien Harald Brödelin ja Hermann Abelen ruumiit huuhtoutuivat rantaan Korsørin luona, sen jälkeen kun he olivat hyökänneet brittipommittajaa vastaan Laiskiainen-aseman yläpuolella. Pommittaja oli ollut palaamassa Kielin keskustaan kohdistuneesta suurhyökkäyksestä. Viimeinen elonmerkki heistä oli ollut radiolla kuultu sana ”viholliskosketus” 4. huhtikuuta kello 23.08. Menestyksemme oli vaatimatonta: Store Heddingen Halifaxin lisäksi lentueeni saavutti vain kaksi muuta pudotusta Kastrupin aikana. Molemmat pudotukset menivät alikersantti Bergin ja alikersantti Krebsin muodostaman miehistön tiliin.⁴⁷

Se miten suuri merkitys meidän testaamillamme yöhävittäjäalueilla oli, selvisi minulle vasta kun armeijakunnankomentajamme kenraali Josef Kammhuber ilmoitti tulevansa tarkastuskäynnille. Hän ilmoitti viestissään, että hän starttaisi Hollannin Deelenissä sijaitsevasta komentopaikastaan seuraavana aamuna kello 5.00 ja laskeutuisi Kastrupiin noin kello 7.30. Päivän aikana tarkastettaisiin maa-asemat Hylje ja Laiskiainen, ja paluulento tapahtuisi vielä samana iltana. Miehekäs ohjelma! Kammhuber nyt vain oli sellainen. Hän pursui energiaa, johdatti mieluiten omiin havaintoihinsa vahvasti nojautuen ja teki siksi hyviä päätöksiä nopeasti.

Onneksi minulla ei ollut sotalentoa Kammhuberin saapumista edeltäneenä yönä. Hänen matkakoneensa laskeutui täsmällisesti. Lyhyt, ystävällinen tervehdys, ei paraateja eikä pönötystä. Määrätietoisesti hän paineli adjutanttinsa kapteeni Ziebarthin kanssa valmiina odottamaan ajoneuvoon, ja siitä alkoi riipeä ajomatka maaseudulle. Kenraali käytti paljon aikaa tarkastaakseen Würzburg-asemien kaikki yksityiskohdat, antoi taivutella itsensä haukkaamaan vain pienen välipalan, ja taas matka jatkui. Ajettuamme noin 300 kilometriä mukavasti pitkin maanteitä saavuimme myöhään iltapäivällä takaisin komentopaikalleni Kööpenhaminaan. Kammhuber soitti muutamia puheluita, tutki säätilannetta ja näki, että Englannin päällä oli matalapaine, joka todennäköisesti säästäisi meidät Bomber Commandin hyökkäykseltä.

”Ziebarth, matkalaukku!” komensi hän adjutanttiaan. Ja minun puoleeni kääntyen: ”Näissä oloissa voimme syödä kevyen illallisen kaupungissa, eikä vain? Mutta silloin on parempi panna siviilivaatteet.” Olin samaa mieltä, mutta ennen kuin ehdin edes miettiä oliko minulla mitään muuta kuin univormu, työnsi Ziebarth pahaenteisen matkalaukun kouraani. ”Siellä on teille puku”, myhäili Kammhuber.

No, se ei näyttänyt ihan mittatilauspuvulta, mutta sopi jotenkuten. Kamm-

⁴⁷ 20.–21.4.1943 nelimoottorinen, 28.–29.4.1943 Stirling. Katso XII lentoarmeijakunnan vastaavia päiväkäskyjä, BA/MA RL 8/90.



Vasemmalla yliluutnantti Paul Szameitat, 5./NJG 3:n päällikkö.



Yöhävittäjäkenraali Josef Kammhuber (keskellä).